ARIPI ROMÂNEȘTI



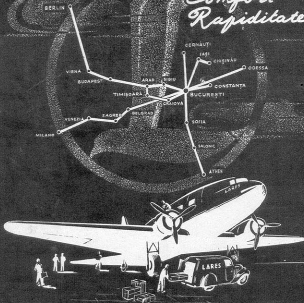
Director: Comandor avia
AL. DEMETRESC

493

DOMNUL GENERAL DE ESCADRĂ GH. JIENESCU, MINISTRUL SUBSECRETAR DE STAT AL AERULUI, DE VORBĂ CU DOI DIN AȘII AVIAȚIEI NOASTRE DE VÂNĂTOARE: Cpt. av. C. CANTACUZINO (25 victorii) și Cpt. av. ȘERBĂNESCU (27 victorii), DUPĂ DECORAREA LOR CU ORDINUL „MIHAI VITEAZUL"

PTEMBRIE 1943
L III. Nr. 47.

LEI 20



„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 10 IX-943.

S'au împlinit la 31 August a. c., treizeci de ani de când nemuritorul Aurel Vlaicu — în sbor spre frații din Ardeal — s'a prăbușit cu avionul său la poalele Carpaților!

Treizeci de ani de când feciorul din Bintinți, legănându-se pe aripile măestrei lui păsări, căuta să prindă într'un singur sbor ținuturile românești și să ducă peste munți, speranța sfântă — și de întotdeauna — a eliberării tuturor românilor!

Când, în după amiaza acelei zile s'a aflat în capitala țării trista veste, în sufletele tuturor — dela copiii de școală până la cel mai vârstnic român — s'a așternut jalea și lacrămile le-au împăenjenit ochii! Murise Aurel Vlaicu! Se prăbușise sburătorul ardelean, românul acela energic, isteț și stăruitor, care ne vrăjise pe toți prin înfăptuirea sa și prin impresionantele sale sboruri în țară și străinătate.

După treizeci de ani, realizarea minunatei sale păsări rămâne simbol al geniului și posibilităților creiatoare românești; iar sborul său de atunci, moștenire tainică și sfântă în cugetul și inimile tuturora...

AL. DEMETRESCU





Dl. General Jienescu, Ministrul Aerului, în mijlocul a cinci c
ordinul „Mihai Viteazul". Dela stânga la dreapta: Cpt. av. C
14 victorii aeriene, S. Lt. av. I. Dicezare cu 14 victorii ae
27 victorii aeriene și ofițer de echip

Aripi rom



Sărbătorirea Patronului Aviației la o unitate îndepărtată





„De vorbă" cu mascota unei escadrile de asalt
(S. M. P.)

Asistența, la o serbare ostășească, pe
(S. M









...e vânătoare, proaspăt decorați cu ...ctorii aeriene, Lt. av. Greceanu cu ...Jienescu, Cpt. av. Șerbănescu cu ...rii aeriene
...și datele transmise de S. M. P.)

TREI BRAVI DELA VÂNĂTOARE

Adj. șef av. BURILEANU

Cpt. av. IGNAT comandantul grupului 7 vânătoare „Cpt. C-dor POPIȘTEANU"

Adjut. av. MĂLĂCESCU

...nești în luptă



Intors din misiune *(S. M. P.)* „Stuka" românesc și muniția respectivă *(S.M.P.)*





Camaraderie româno-germană. Doi șefi: generalul de divizie Pflugbeil și generalul de escadră Gheorghiu Ermil, comandanți de mari unități de aviație germane și române ce luptă plan lângă plan pe frontul de Răsărit

(S. M. P.)

OPERAȚIUNILE DINTRE 15 AUGUST — 1 SEPTEMBRIE 1943 — CONVENȚIILE INTERNAȚIONALE ȘI ATACURILE ORAȘELOR DESCHISE

Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEISANU



CU prilejul împlinirii a patru ani de la începutul războiului reamintim că atât europenii, cât și americanii au fost din prima zi a deschiderii ostilităților îngrijorați de efectele distructive ale atacurilor aeriene, fie în zona operațiunilor militare și navale, fie în zonele industriale și în orașele deschise cu caracter de obiective civile. Această îngrijorare a fost cu atât mai firească, cu cât din timp de pace nu s'a ajuns la un acord internațional între state în ce privește reglementarea războiului aerian, fie prin interzicerea atacurilor obiectivelor civile, fie prin limitarea operațiunilor avioanelor de luptă numai în zona armatelor beligerante.



Un grup de piloți de vânătoare pe frontul de Est. Entusiasm și voe bună între două misiuni
(S. M. P. — Radovici)

Nu numai că nu s'a ajuns la stabilirea unui asemenea acord internațional, pentru binele omenirii și pentru asigurarea protecției operilor și monumentelor artistice, religioase și culturale, dar nu s'a definit nici ceea ce se înțelege prin obiective militare, așa că s'a lăsat la aprecierea beligeranților modul cum să dirijeze operațiunile aeriene cu caracter ofensiv și să-și fixeze obiectivele. Ne fiind formulată o definiție a obiectivului militar și civil, s'a creat o confuzie între ele, fie printr'o extensiune a sensului termenului „militar", fie printr'o interpretare greșită din punctul de vedere logic și juridic a termenilor: națiune armată, zonă militară, zonă industrială, oraș deschis, populație civilă, beligerant, ne-beligerant ș. a.

Unii au pretins că din moment ce războiul modern, prin concentrările massive de forțe combatante în zona operațiunilor, a mobilizărilor lucrătorilor militarizați în uzinele, fabricile și întreprinderile industriale ce produc sau manipulează armamente și materiale de război; ca și prin numeroase alte categorii de industrii, exploatări agricole și comerciale, sau servicii publice, ce interesează direct organizarea apărării unei țări în stare de război, nu se mai face nici o deosebire între zona frontului și zona interioară, între elementele combatante și necombatante; între obiectivele militare și cele civile, considerându-se întreg teritoriul unui stat beligerant cu toată populația sa, teatru de război. Pe temeiul acestei concepții, aviația fiind singura armă ce se deplasează ușor și poate transporta bombe explozive și incendiare la mari distanțe, a fost și este folosită în cursul acestui război, nu numai pentru atacul obiectivelor militare, dar și pentru atacul obiectivelor civile, — orașe deschise, monumente religioase, artistice și culturale școli, spitale, biblioteci, așezăminte de binefacere ș. a. Este interesant să amintim azi când războiul aerian așa cum este practicat de anglo-americani, are un caracter terorist, apelul ce l-a adresat lumei civilizate în ziua de 1 Septembrie 1939 — cea dintâi zi a războiului ce a devenit apoi mondial — d. Roosevelt, președintele republicei Statelor Unite.

D. Roosevelt a atras atenția că atacurile avioanelor de bombardament împotriva orașelor nefortificate și a populațiunii lor civile, compuse nu numai din bărbați, dar și din femei și copii, nu pot fi justificate prin considerațiuni de ordin militar și ele sunt acte de barbarie pe care nu le poate aproba niciun om civilizat, care iubește umanitatea și respectă civilizația.

De aceea, d. Roosevelt, în ziua de 1 Septembrie 1939, a adresat apelul său beligeranților din Europa să nu folosească aviația împotriva orașelor nefortificate și a populațiunii lor civile lipsite de apărare. Firește că bunele intenții și sentimente ale d-lui Roosevelt au fost aprobate de toți iubitorii umanității și ai civilizației; dar apelul d-sale, a rămas fără ecou, la Londra și chiar la Washington și el nu s'a mai repetat când aviația anglo-americană a început atacurile teroriste împo-

triva orașelor din Germania, din Franța, din Belgia, din Olanda și din alte părți ale Europei, ca și împotriva populațiunii civile și a monumentelor religioase creștine, artistice, sau culturale.

Anglia a fost cea dintâi, care în Aprilie 1940 a început atacurile sistematice aeriene contra obiectivelor civile din Germania, care au fost urmate de câteva atacuri aeriene germane în Noembrie 1940, împotriva Angliei, cu caracter de represalii. Cel dintâi atac aerian britanic împotriva unui obiectiv civil german, a fost insula Sylk și cel dintâi atac aerian britanic împotriva cartierelor de locuințe din Berlin, a fost cel din 26 August 1940. De atunci, dar mai cu seamă după intrarea în războiu a Statelor Unite, aviația anglo-americană a intensificat atacurile aeriene teroriste, luând forma actuală, caracterizată prin „*area Bombing*", — bombardament fără obiectiv determinat al orașelor germane și italiene și fără să se țină cont de suferințele populațiunii civile și nici de valoarea monumentelor religioase, artistice și culturale, condamnate distrugerii.

Chiar după ce guvernul italian al mareșalului Badoglio, după demersurile făcute efect ce le-a făcut mai înainte Papa, a luat măsuri conform dreptului ginților spre a feri Roma de bombardamentele avioanelor inamice, punând capitala Italiei în situația de „oraș deschis" și a adus la cunoștința guvernelor din Londra și din Washington, aceasta. Marea Britanie și Statele Unite n'au luat act de comunicarea ce li s'a adresat.

Fără să țină seama de convențiile dela


La o escadrilă de asalt, comandantul Corpului Aerian Român dă ordine și sfaturi tinerilor și bravilor piloți ai unității (S.M.P.)

Haga și dela Geneva, privitoare la orașele deschise în timp de războiu, guvernele din Londra și din Washington nu se consideră obligate să le respecte sub motiv, că în războiul actual definiția juridică a orașului deschis din acele convenții, nu se mai potrivește cu situația actuală a orașelor din cauza condițiilor războiului modern. Fapt este că Roma continuă să fie sub amenințarea atacurilor aeriene inamice, cu toată situația sa de „oraș deschis".

Căutând să folosească în această fază a războiului, arma aeriană, ca instrument capabil să terorizeze populațiunile civile spre a putea obține rezultate psihologice și chiar politice, d. Churchill a declarat zilele trecute la Quebec, că atacurile aeriene împotriva puterilor inamice vor fi intensificate.

Germania a anunțat că va trece la represalii. Firește că teritoriul Angliei prezintă un obiectiv de primul ordin pentru operațiunile aeriene germane, căci pe un spațiu relativ puțin întins există numeroase centre vitale și orașe cu o populație foarte mare. Cele mai însemnate regiuni cu centre vitale sunt: sectorul Londra cu zona Tamisei; regiunile Bristol, Cardiff-Newport, Birmingham, Liverpool, Manchester-Hull-Sheffield, Middlesbrough-Newcastle și Edinburgh-Glasgow. Cele mai expuse atacurilor aeriene germane sunt centrele vitale de la sudul și centrul Angliei și în deosebi sectorul Londra-Tamisa, care are pe un spațiu foarte mic aproape zece milioane de locuitori și un ansamblu de obiective militare și civile de primul ordin. Se pare că aviația germană dispune de mijloace puternice pentru acest gen de represalii.

In ce privește operațiile aeriene de pe frontul oriental, activitatea aviațiilor germană și română a fost foarte mare și încununată de succese zilnice, căci în cursul marei bătălii din sectorul de sud și sectorul central, au fost doborâte zilnic în medie 80-90 de aparate sovietice.

S'a citat pe ordin de zi pe armată de mareșalul Antonescu, Conducătorul Statului Român; grupul Bombardament în picaj „Stuka", comandat de locot. comandor aviator Galeno Francisc, compus din escadrele căpitanilor aviatori Prislopeanu Ioan, Mintuță Mihai și Andrei Tudor, pentru strălucita activitate aeriană ce a desfășurat și sprijinul real ce l-a dat trupelor române și germane angajate în bătăliile grele din sectorul capului de pod Cuban și de pe frontul Mius.

In toate centrele de gravitate ale bătăliei din răsărit, aviația germană și română au contribuit prin atacurile lor necurmate împotriva forțelor aeriene și de uscat sovietice la succesele defensive ale trupelor germane și române; iar prin atacurile date în spatele frontului inamic, la distrugerea a numeroase obiective militare și coloane inamice.

Avioanele de bătălie germane și italiene, care operează în Mediterana centrală, au atacat de repetate ori vasele anglo-americane de război și de transport din



porturile Siciliei, Augusta, Catania și Palermo, ca și cele din porturile Oran, Alger și Bizerta, de pe coasta Africei de nord, unde s'au observat mari concentrări de vase în vederea unor eventuale debarcări pe coastele Italiei de sud, Franței de sud; sau pe coastele insulelor Sardinia și Corsica. 49

Numeroase vase anglo-americane au fost scufundate; iar altele au suferit avarii. O formațiune de avioane germane cu o mare rază de acțiune a atacat un convoi inamic în largul oceanului Atlantic, la 500-600 km. vest de strâmtoarea Gibraltar; iar o altă formațiune de avioane germane a atacat cu eficacitate un alt mare convoi inamic, la est de Gibraltar, în apropiere de insula Alberon.

Numeroase escadrile de bombardament anglo-americane au atacat de repetate ori regiunea Parisului și mai multe orașe din Germania, între care Berlin, Nürnberg, München-Gladbach și Rheitz au suferit pierderi considerabile. Mai multe valuri de avioane britanice și americane au violat spațiul aerian al Elveției.

Asemenea sboruri se înregistrează la dese intervale de timp în Elveția, ceeace dovedește că nici convențiile internaționale privitoare la respectarea spațiului aerian al statelor neutre, nu mai sunt luate în seamă.

In Pacific, unitățile aviației flotei serene japoneze au atacat între 17-19 August formațiunile americane, care au încercat să debarce în insula Vela-la-Velha din arhipelagul Solomon și au distrus numeroase vase încărcate de trupe și de material, precum și instalațiile de debarcare.

In spațiul aerian al insulei Noua Guinee (sectorul oriental de la sud de Salamana) activitatea aviațiilor americană și japoneză a fost destul de vie în ultimele două săptămâni ca și în regiunea arhipelagului Solomon și pe teatrul de războiu din China.

CĂRĂUŞIA AERIANĂ

ÎNTR'UNUL din sborurile făcute cu bătrânul meu „Ju", — care niciodată nu m'a trădat — în zona încercuirii dela Stalingrad, am trăit momente cari cred că au fost printre cele mai grele din carieră. Era la 5 Decembrie 1942. Zburam încadraţi într'o formaţiune germană de transporturi, peste linia frontului, cu muniţiuni, benzină şi alimente pentru unele trupe încercuite.... Eram flancat de doi camarazi germani, între prima şi a doua patrulă a formaţiei, şi navigam, penibil, pe o vreme mizerabilă, cu ger năpraznic şi viscol cumplit. Deodată un trăznet formidabil mă face să întorc capul spre stânga unde un obuz al antiaerienii sovietice lovise în plin pe coechiperul meu, care se prăbuşea în flăcări; aproape în acelaş timp avionul din dreapta fu şi el lovit şi începu să cadă în torţă. Străbăteam un baraj de a. c. a. atât de dens, atât de violent, că şi acum îl visez uneori.

Desigur, în aceste condiţii, formaţia s'a împrăştiat pentru a reduce obiectivul. Rămăsesem singur şi goneam cu toată puterea celor trei motoare după înaintaşi, pentru regrupare. Din urmă mă văd la un moment dat ajuns de un trimotor german, căruia vrând să-i cedez conducerea am redus viteza; dar la curtuazia mea, camaradul german mi-a răspuns printr'un act de eleganţă, reducând la rândul său viteza, ceiace însemna pentru mine invitarea de a păstra capul de formaţie. La mii de metri altitudine şi în asemenea circumstanţe, gestul camaradului german m'a măgulit. Mă gândeam ca la aterizare să-l caut spre a-i mulţumi pentru atenţiune. Dar o nouă salvă a antiaerienii ruseşti îl lovi în plin pulverizându-l în aer. Am simţit că mă trec lacrimile de jale. Rămăsesem iar singur şi îmi aşteptam şi eu sfârşitul, dintr'un moment într'altul, retrăindu-mi vertiginos, în spaţiul câtorva clipe, toată existenţa.

Când am ajuns în apropierea câmpului de aterizare, m'au ajuns din urmă şi alte avioane. ce fuseseră împrăştiate de baraj şi cari scăpaseră tirului artileriei duşmane. Deasupra Stalingradului, care era o mare de flăcări şi de explozii, se încinsese o luptă aeriană între 25 de avioane de vânătoare sovietice şi cinci vânători germani. N'am s'o uit nici odată! Doi dintre vânătorii germani se desprinseră din luptă şi coborâră vertiginos spre noi, rotindu-se tot timpul în jurul nostru, pentru a ne face protecţia, iar ceilalţi trei vânători susţinură lupta cu formaţia bolşevică din rândurile căreia în câteva clipe trimiseră la pământ cu torţe aprinse, şapte. Cădeau „Ivanii" ca nişte lumânări, ce se desprind dintr'un sfeşnic, înmuiate de propria lor căldură. Dar, ar trebui geniul unui Dante Alighieri pentru a putea povesti măreţia teribilă a acelui duel infernal.

După aterizare, deabia am apucat să cobor din avion, că ne aştepta altă bucurie: Atac la sol! De data asta mi-am zis — Pompei neică, aici îţi rămân oscioarele! Dar n'a fost scris să se întâmple aşa, cu toată urgia maladeţilor care au vărsat torente de foc dealungul şi dealatul pistei.

* Povestire trăită de adj. av. Pompei, culeasă şi transmisă revistei de caporalul t. r. Alecu Dumitru, reporter de războ S. M. P.



Elefantul, insigna celor dela „transporturi" (S. M. P.)



Adj. av. Pompeia Nicolae, sburător dela „transporturi aeriene", luptător brav şi cel care a trăit clipele scrise în această pagină. Este supranumit şi „Jouvet" pentru marea lui asemănare fizică cu renumitul actor francez



MEDALIOANE

Sub acoperişul de scândură al unor barăci, departe, acolo unde tunul rare ori stă mut, a poposit un general.

A poposit între cei prezenţi, cei ce duc mai departe în luptă flamura tricoloră, dar cu gândurile numai şi numai către cei ce nu mai sunt.

Către cei ce şi-au pus trupurile lor drept trepte către altarul luminei, trepte împurpurate cu sângele lor şi tocmai prin aceasta mai scumpe nouă decât orice.

Popas de reculegere.

Popas de reculegere între umbre, este adevărat, dar între cele mai sfinte umbre.

Şi frunţile s'au plecat tăcute una câte una.

Cine a spus că trecutul nu trăeşte, nu a văzut asemenea momente când caerul timpului părea că nu se mai deapănă şi când trecut şi prezent contopit părea că trăeşte mai viu ca ori când.

Sufletele acestor sburători veşnic încleştaţi în luptă, deprinşi parcă să stea numai în bubuitul tunurilor de bord şi răpăitul mitralierelor, au îngenunchiat cu sufletele răscolite de imaginile celor duşi.

Popişteanu . . . . Manoliu . . . . Catană . . . . şi mulţi, mulţi alţii.

In tăcerea barăcii, slab luminată, părea că aripele lor frânte fâlfâe din nou deasupra creştetelor plecate pios.

Nu! Ei nu au murit decât cu cuvântul, ei sunt mereu între noi, sunt temelia noastră şi noi înşine.

Ei sunt cavalerii purtători ai noilor stindarde.

Ei au deschis o pagină nouă în cronica uriaşă ce se scrie pe meleagurile răsăritului.

A doua zi generalul a plecat spre alte locuri, în vreme ce patrulele, una câte una brăzdau văzduhul pe drumul bătut de înaintaşi spre a încheia pagina începută de ei spre noi victorii, dar şi pentru a clădi noi trepte către înalt.

Mai sus, din ce în ce mai sus.

Serg. **PETCU IOAN**

501

In baraca adjutanţilor dintr'o escadrilă de vânătoare toţi fredonează un cântec pe care îl lungile seri de iarnă adjutantul pilot Catană Laurenţiu avea obiceiul să-l cânte acompaniat dintr'un instrument rusesc.

Pilotul Catană Laurenţiu s'a prăbuşit într'o luptă aeriană după ce doborise doi adversari ciocnindu-se cu al treilea. După el a rămas un cântec. El parfumează tristeţea camarazilor lui şi-l menţine prezent în bucuriile şi nostalgiile lor. Prăbuşirea lui Catană Laurenţiu mi se pare şi acuma un episod neverosimil. Dar camarazii lui au grijă să-i întreţină memoria caldă, urmându-i exemplul de viteaz şi fredonându-i în aceste seri de vară cântecul favorit. Voi povesti aci ultima lui zi, relatată de coechiperul său adj. av. Chirvăsuţă Cristea:

—„Adj. av. Catană Laurenţiu luase parte la toate campaniile cu grupul său de vânătoare: Stalingrad, Rostov, Doneţ, Lisiciansk şi în urmă pe Mius. La 21 Iunie formam o celulă şi sburam în sector cu intenţia de a întâlni patrula Cpt. av. Şerbănescu. Catană vede trei avioane şi-mi face semn să mergem la ele crezând că sunt de ale noastre. In realitate erau avioane inamice Spitfir. El ajunge întâiul, se convinge că sunt inamice şi le atacă. Surprinde un avion şi-l doboară imediat.

In timp ce mă apropiam de el, atacă pe cele două care mai rămăseseră. In acest timp, din soare, se îndreptau asupra adj. Catană alte 4 avioane inamice. Ii strig să degajeze, făcându-l atent asupra noilor adversari ce se apropiau de teatrul de luptă. Eu am deschis foc cu toate armele de bord asupra celor 4 noui inamici. Acţiunea s'a produs fulgerător. In acest timp două avioane cad simultan dintre care unul cu o dâră albă de fum din planul stâng. Crezând că el e cel lovit îi strig din nou să degajeze.

In acest timp sunt însumi lovit şi nevoit să rup lupta. Catană intrase într'un vârtej frenetic al morţii bătându-se cu un adversar de 7 ori mai numeros şi toate apelurile mele nu-l mai puteau opri din acel dans al morţii.

Degajând în sus, am văzut două avioane ciocnindu-se, unul inamic şi unul românesc. Era avionul lui Catană. După această ciocnire, toate apelurile mele la Radio au rămas fără răspuns. Am încercat să reînoesc atacul, dar orice urmă de adversar dispăruse de pe cer. Am aterizat la primul aerodrom amic din linia frontului, unde am primit confirmarea telefonică dela trupele terestre că, în lupta aeriană deasupra teritoriului inamic, au căzut cinci avioane. Dintre acestea 2 erau doborîte de Catană, în luptă aeriană cu un al treilea se ciocnise prăbuşindu-se împreună cu el şi al patrulea era doborît de mine".

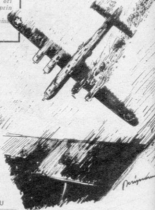
Adj. av. Catană Laurenţiu a fost un as al aviaţiei şi a căzut ca un viteaz. Camarazii lui spun că ducea toate acţiunile până la extrema limită. El făcea parte din acea elită a aerului care nu dă niciodată înapoi.

Serg. T. R. BALAN ION
Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică



Căpitanul aviator C. Stoenescu, brav de războiu, comandant de escadrilă în prima campanie, actualmente comandant de grup de bombardament greu, în afară de faptul că este un excelent ofițer activ — pe pregătirea lui tehnică și inteligența sa putându-se oricând conta — este în acelaș timp un mare talent artistic. Fin observator, este în măsură de a reda realitatea — de multe ori crudă — printr'o creionare fugitivă sau prin câteva rânduri de humor sănătos.

Revista noastră este fericită de a-l număra printre noii ei colaboratori.



Mecanicul de BORD

(Schiță din viața sburătorilor)

de Căpitan av. C. STOENESCU

SUNT sigur că foarte puțini știu cine-i acest personagiu. Trebue să fi trăit mult timp cu ei și în împrejurări diferite, pentru ca să poți să-l descoperi sub adevărata lui față. I-ai zice: un șmecher. Însă zâmbind, te-ar îndreptăți pronunțând „șmecher".

Sclipitor de inteligent și foarte priceput în meseria lui, știe să iasă din orice încurcătură. Cred că nu există mecanic de bord de avion în lume, care să cunoască atâtea feluri de motoare și avioane câte cunosc mecanicii noștri de bord — vorbesc de cei mai vechi.

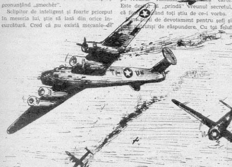
Fiecare mașină nouă adusă în unitate este însoțită de o „Notiță technica", în care se vede cum funcționează mașina. Rar — și numai după repetate insistențe — vezi pe vreunul răsfoind o asemenea carte. Este destul să „prindă" vreunul secretul, că fo[...]ând toți știu de ce-i vorba.

Sunt plini de devotament pentru șefi și [...] pătrunși de răspundere. Cu tot felul lor de a lua „peste picior", știu și-și dau seama ce-i aia conștiință profesională și, ca urmare, la serviciu, nu numai că sunt serioși, dar sunt chiar gravi.

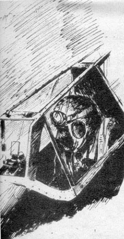
Câți piloți nu-și amintesc cu duioșie de maestrul Tulin, Trâmbițașu, Udatu, Cristea, Păduraru, Vily, Tonciu, etc., cu care au făcut primul tur de simplă pe un avion de bombardament.

Vă aduceți aminte ce stingheriți erați față de mecanicul de bord când, la primul tur care urma să-l faceți fără instructor, toți cellalți se dădeau jos și nu rămânea decât el, mecanicul de bord. Te gândeai: săracul, cu ce este el vinovat? Ce o fi gândind? Este el sigur că acest prim sbor am să-l fac bine?" Ce încredere însă îți dădea fața lui veselă și nepăsătoare! Dacă te vedea „grijuliu" începea să-ți dea sfaturile lui prețioase: „luați terenul dela capăt — așa — așa —, nu vă suiți prea sus... acum e bine".

La aterisare îți spunea: „viteza cam mare... să nu venim lung" ...acum e bine... reduceți... așa —, manșa în burtă, gata!" Ția avionul „pe de rost". Câte ture nu făcuse el și câte nu văzuse! La al doilea tur nu se mai amesteca. Cunoștea „susceptibilitățile" piloților și nu vrea să audă acum un: „lasă gura" nerecunoscător.



— Sunt printre ei mecanici de bord cu o vechime de 8-10 ani și în acest timp au învățat atâtea încât acum, în Escadrilă,



sunt buni la toate. Aşa cum există femee la toate, aşa este şi mecanicul de bord în avion.

Cine-ţi strânge mai bine „hamurile paraşutei", cine-ţi potriveşte scaunul, cine — când se defectează postul de comandă al lansatorului de bombe, în aer — cine îl repară, cine, decât el?

Chiar Comandantul de bord, când, cu toată ştiinţa navigaţiei şi goniometriei „încurcă" drumurile, să nu se descurajeze şi să întrebe şi pe mecanicul de bord unde se află, pentrucă este aproape imposibil ca în târguşorul ce se vede colo, în dreapta avionului, să nu fi făcut el vreodată o cumetrie, sau să nu aibă acolo o soră vitregă a neveste-si şi astfel să cunoască târgul şi să te lumineze şi pe tine.

Vorba le este foarte colorată, iar comparaţiile lor te lasă nedumerit, pe tine, necunoscător în ale lor. Aşa, de exemplu, dacă îi asculţi povestind, auzi:

— „A, ce voinic era! Trăgea singur „la trei"!...?! Adică era vorba de un mecanic care, atunci când pornea avionul la comanda pilotului: una — două — trei —, învârtea singur la elice, nu cum se obicinuia, cu doi-trei oameni şi cu sgârciul. Sau:

— „Atunci a apucat o cheie de 14/16 şi i-a atins peste spate".

Ceilalţi, care ascultă:

— „14/16? Aoleo, săracul!" (Era vorba de o cheie lungă de vreo jumătate de metru).

Afară de asta, ei sunt aceia care „botează" noul material cu nume pline de humor; aşa, de exemplu, încălzitoarele de motoare (care porneau cam greu), marca „PROBST and GLASS", le-au zis „TROSC PLEOSC". Această poreclă a prins aşa de bine, că într'o vreme nimeni nu mai ştia cum le zice pe adevăratul lor nume.

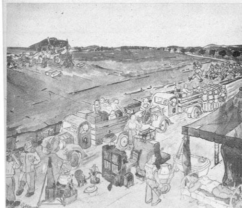
(Un Comandant nou venit şi care a vrut să facă un raport asupra acestor încălzitoare, s'a necăjit şi susţinea sus şi tare:

— „Lasă-mă, Domnule, nu se poate să le zică „Trosc-Pleosc". Ce tot vorbiţi!? Unde s'a mai auzit aşa nume!?")

Avionului Heinkel îi ziceau „Anghel"; avioanelor „Bloch" le ziceau „Bloace", etc.

Motorul merge şi el în fel şi chipuri, adică: „sparge nuci", „sună a oale sparte", „cârâe", etc. Bujia când nu lucrează, zice că „patinează".

Nu vor să fie păcăliţi, însă îşi fac o plăcere să păcălească pe alţii, trăgând dacă se poate şi un mic profit, asta numai aşa ca să facă haz şi, dacă se poate, să nu ajungă până acolo încât să frizeze cinstea.



Acum vreo şase — şapte ani, mai multe echipaje de bombardament au plecat în străinătate, pentru a aduce nişte avioane, printre aceştia era şi un număr de mecanici de bord.

Toate echipajele locuiau la un hotel, mecanicii având o aripă separată.

In fiecare cameră exista o sobă care ardea cu gaz aerian; însă gazul nu începea să ardă până când nu băgai pe gaură un „Schiling".

— „Cam mult, au zis mecanicii, scump pentru trei ore de foc. Şi atunci au băgat pe găurică în loc de „Schilingi" „Lei" care — mi se pare — aveau un curs mai scăzut. La sfârşitul săptămânii s'a băgat de seamă şi, bineînţeles, au plătit numai decât diferenţa valutară.

La sfârşitul celei de a doua săptămâni la găurică nu a mai intrat nimic, cu toate că în camerile mecanicilor era cald ca în bae. Ce făcuseră? Au găurit un schiling, l-au legat cu aţă şi, după ce-l băgau în găurică unde-şi făcea treaba lui de ban, era scos afară pentru a fi de folos şi altora şi altădată. Cred că nici constructorului acestor aparate şi nici vreunui străin nu i-ar fi trecut asta prin cap.

Când s'a aflat şi de chestia aceasta, au fost strânşi şi li s'a făcut o aspră morală, după care s'au arătat foarte pocăiţi. Totuşi, peste două zile, s'a primit o nouă reclamaţie. Nişte marinari care au condus pe mecanicii noştri acasă, deoarece se rătăciseră prin oraş, au primit „bacşiş" vreo 12-14 lei nikel. Foarte încântaţi, marinarii, crezând că mecanicii noştri — cu chef — s'au lăsat păcăliţi, abea au aşteptat să se facă ziuă pentruca să schimbe banii la bancă.

La bancă au aflat cum stau lucrurile şi atunci au venit la hotel să reclame. Mecanicii noştri pretindeau „că-i destul" pentru treaba pe care o făcuseră.

— „Lăsaţi, domnule Locotenent, că nici ei nu sunt mai „pricopsiţi. V'a spus maestrul armurier Butoi cum l-a prins pe ăla cu cartuşele?"

In adevăr, se încerca acolo o mitralieră pentru avioanele noastre. Comisia de recepţie trebuia să stabilească câte cartuşe nu iau foc. Se proceda în felul următor: un mecanic străin, asistat de un mecanic de ai noştri, trăgea cu mitraliera, iar cartuşele ce nu luau foc erau puse deoparte, ca să li se facă apoi procentajul.

La un moment dat, mecanicul străin luă din cartuşele care nu luaseră foc şi le ascunse în buzunarul hainei. Atunci, maestrul Butoi, foarte revoltat, după ce i-a scos cartuşele ascunse din buzunar, bătându-se cu arătătorul peste obraz, a zis foarte dojenitor, aşa cum putu, „turceşte":

— „Hei, musiu, obrazul — şi ca să înţeleagă mai bine, a adăogat, continuând să-şi bată obrazul cu arătătorul — „cheresteaua cheresteaua, musiu"!

După cum vedeţi, suntem chit. (Sau „balenă", cum ar adăoga unul din mecanici).

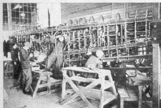


Imbinarea acestor piese este o artă la care se pricep foarte bine și femeile...



Piesele sunt cercetate atent și alese de către grupe de specialiste...

Cum se fabrică u



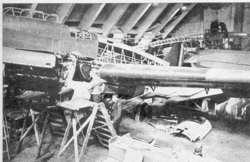
...Și altul, al sălii de montat fuselajele...



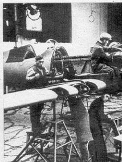
In acest timp, lucrătoarele încheagă, în alte săli, aripele păsărilor de metal...



...care sunt matisate și acoperite cu pânză sau metal...



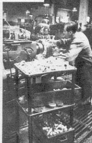
Iată cum începe să se realizeze un avion, adăugându-i-se aripile și organele necesare sborului...

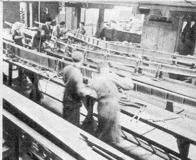


...Urmează instalarea motorului și capotelor...

Strungul netezeşte asperităţile rămase dela turnare sau dela sudare...





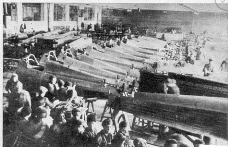


In vaste hale se procedează la îmbinarea şi nituirea grinzilor metalice cari formează osatura avionului

avion



...spect al sălii de construit aripi pentru bravele noastre avioane...



Iată cum din aceste grinzi iau naştere fuselajele!





...După care pilotul escior va supune pasărea probelor reglementare...



...pentru a fi utilizat cu succes deplin în lupta împotriva duşmanului...

(Foto P. K. Stachelscheid)
text: Ladmiss Andreescu

PRIETEN CU VÂNTUL

DIN năprasnica Siberie, de pe meleagurile acelea blestemate — de care şi Ruşilor le este frică, — vântul rece de iarnă a pornit năvalnic — şi fuge şi sboară peste stepele înzăpezite, peste ţăcănitul mitralierelor şi bubuitul tunurilor, peste iureşul furtunos al Armatelor germano-române, peste aerodroame cu sute de avioane, ca să se ducă departe, spre apus, departe la casa mea, la casa ta, camarade depe front, spre toţi cei dragi nouă.

Câte nu ştii tu vântule duşman, câte nu vezi tu în orice clipă străbătând o ţară plină de fără de legi, o ţară în care cruzimea şi nedreptatea stăpânesc atotputernice!

Deaceea eşti aşa de aspru, deaceea eşti aşa de nemilos.

Şi totuşi cât de mult te iubesc vântule!

Aş vrea să goneşti mereu şi cu tine, înfrăţiţi în aer, să-ţi povestesc în zumzet de motor, ura mea de moarte contra duşmanului şi — când pe cer formaţii de păsări româneşti sboară spre vizuinele lui — să ne simţi elanul nostru şi hotărîrea nestrămutată de a învinge.

Şi să alergi vântule spre soare apus, spre România şi să poposeşti în faţa casei povestind celor dragi despre mine, despre noi şi să le spui că suntem bine, că luptăm cu icoana lor în gând, că declanşând mitralierele în ritm de chindie săltăreaţă, gândul lor este gândul nostru.

Aşa ne-ai cunoscut totdeauna vântule care porneşti din înfricoşetoarea Siberie şi cu toate că ne eşti duşman, parcă ne-ai îndrăgit şi tu şi admiri tenacitatea noastră în luptă.

Iţi aminteşti când ne-am întâlnit pentru prima oară deasupra oraşului Serafimovici?

Apele Donului curgeau agale înspre mare, dornice să mai audă ca altădată cântecele melodioase ale Cazacilor.

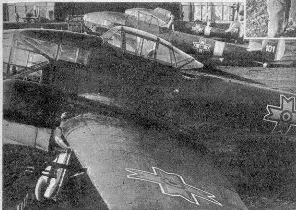
Ştii când Antiaeriana rusească a început să deslănţuiască focul ei şi când buchetele de fum răsăreau ca nişte flori răsleţe în jurul avionului meu?

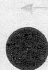
Iar pasărea cu aripi de metal îşi cânta acea şi simfonie, acelaşi cântec drag, tot aşa de nestingherită de par'că ar fi fost pe plaiurile noastre româneşti.

Iţi aminteşti cum scotoceam până şi în sufletul duşmanului, ca să-i ghicim intenţiile şi să vedem ce mişcare este pe drumurile lui, ca apoi aviaţia noastră de



...sburătorii cercetează, pe hărţi, traseul de urmat până la obiectiv... (S. M. P.)





In vreme ce avioanele noastre stau gata săşi ia sborul în orice clipă... (S. M. P.)



...or mecanicii şi serenţii pregătesc bombele care vor răspândi moarte şi groază în duşmani (S. M. P.)



bombardament şi chiar noi, — cu bombele noastre micuţe — să revenim în cel mai scurt timp şi să semănăm moarte în rândul acelora care doresc cu atâta înverşunare distrugerea noastră, a tuturora?

Şi cum clănţăneau mitralierele lor spre noi când bombele noastre cădeau, ca apoi după puţin timp să amuţească pe veci şi doar praful şi fumul ce se urca spre cer să mai arate că acolo jos au fost vreodată bolşevici!

Aşa ne-ai cunoscut tu, vântule din Răsărit — şi martor ai fost la toate ce-am făcut!

Ne-ai întovărăşit în luptă, ai întovărăşit şi în mormânt pe acei care şi-au jertfit viaţa, acolo pe întinsul stepelor ruseşti.

Poate numai tu ştii cum Sublocotenentul Georgescu Virgil şi Adjutantul Butnaru Eugen au căzut din înălţuri, mistuiţi de flăcări!

Bunul meu prieten Butnaru!

Şi cât am aşteptat la Escadrilă întoarcerea lor şi câte veşti nu am aşteptat dela ei!

Câte nu ai văzut tu vântule şi câte ai învăţat dela noi!

Du-te acolo în ţara noastră şi spune mamelor noastre, părinţilor noştri, cum luptăm, cum ne jertfim şi spune-le să fie mândri de noi toţi cari luptăm pe câmpiile întinse ale Rusiei bolşevice.

Şi să nu verse nici o lacrimă pentru jertfele noastre! In ele se găseşte Victoria, iar în sângele copiilor lor se va afla hotarul întregit al ţării noastre, bucuria vremurilor ce vor veni!

Adj. av.
AL. ANGHEL

D-l General aviator Gerstenberg, ataşatul aeronautic al Germaniei şi şeful misiunei aeronautice germane în România, a fost înaintat la gradul de general de Divizie.

Este un vechiu şi statornic prieten al ţării noastre, camarad de arme al sburătorilor noştri pe care-i admiră şi le preţuieşte vitejia.

Pentru excepţionalele sale merite de războiu, dovedite în lupta comună pe care cele 2 aeronautici o poartă contra inamicului dela Răsărit, a fost distins — încă de acum un an — cu Mihai Viteazul şi Virtutea Aeronautică de războiu.



ESTE INŢELEPT ŞI PRUDENT A SE DESCONGESTIONA DIN TIMP ŞI DE BUNĂ VOIE CENTRELE POPULATE.

NUMAI LA ŢARĂ FERIŢI COPIII DE BOMBARDAMENTE.

TACEŢI! UN CUVANT POATE DISTRUGE MII DE VIEŢI!



In Ardealul totdeauna românesc



„Turda, unde Voevodul Mi
a fost ucis..."



ȚARA NOASTRĂ

— Dragoș Vodă a descălicat venind din Maramureș.

— Primele texte românești au fost scrise în Maramureș.

— Bobâlna revoluției dela 1437, se află în județul Someș.

— Andrei Mureșanu, nemuritorul autor al patrioticei poezii „Deșteaptă-te Române", s'a născut la Bistrița.

— Marele român Simion Bărnuțiu s'a născut, a trăit și a fost îngropat în Bocșa Română din Sălaj.

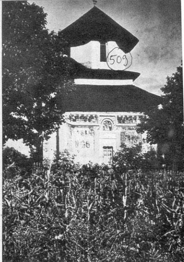
— Poetul Gh. Coșbuc s'a născut în Năsăud.

— Octavian Goga, mare patriot și poetul durerilor noastre românești, își are mormântul la Ciucea.

— Luptătorul dârz care a fost Vasile Lucaciu s'a născut în Satul-Mare.


Români din Țara Oașului






Vedere din Valea Mu


Zi de sărbătoare în Bucovina

VERIFICAREA SANITARĂ A PERSONALULUI

DELA fraţii Mongolfier, care primii acum câteva secole au încercat să înfrunte tainele văzduhului, înălţând un balon umflat cu aer cald, la noile şi rapidele avioane de azi, technica construcţiei aeronavelor a evoluat prodigios, cu deosebire în ultimele decenii. Este suficient să relevăm numai faptul că s'a atins astfel plafonul de 17.000 m. înălţime şi peste 700 Km. la oră, iar pentru noile avioane de vânătoare înălţimea de 10.000 m. şi viteza de 5—600 Km. pe oră constituiesc condiţiile obişnuite de serviciu.

Cerinţele impuse de această vădită şi continuă perfecţionare au adus la descoperirea sincronă a elementelor care influenţează organismul pilotului în sbor, influenţe la care trebuia adaptat aparatul.

Astfel astăzi se cunosc cu precizie aceşti factori telurici şi atmosferici, determinându-se efectele şi limita de rezistenţă umană pentru fiecare în parte şi s'a luat poziţie pentru acoperirea noilor cerinţe, impuse de o cât mai bună aviaţie.

Compoziţia atmosferei, temperatura, presiunea şi densitatea aerului, forţa de gravitaţie şi cea centrifugă, etc., sunt tot atâtea elemente care determină influenţe vătămătoare, dacă cel supus lor nu este bine selecţionat, deci bine format.

Deaceia toţi cei doritori a-şi uni aripele cu cele ale văzduhului trebuiesc să îndeplinească anumite condiţiuni de sănătate şi posibilităţi de adaptare, indispensabile armoniei om-aparat.

Odată selecţionaţi, civilii sau militarii vor trece în mod obligator în fiecare an măcar odată o nouă vizită medicală generală, care constituie o verificare a bunei stări şi funcţiuni organice şi fără de care nu se poate menţine o bună aviaţie.

Această verificare ca şi selecţionarea se face la Institutul Central Medical, în faţa unei Comisiuni de medici specialişti în medicina Aeronautică, noua ramură a medicinei, născută din lupta dintre om şi „Aer". Rezultatele se trec în fişe medicale nominale, în care putem urmări la nevoie pe un număr de ani modul de comportare organic al sburătorului.

Fiecare primeşte după verificare, dacă a fost găsit apt, un certificat special, din care reiese că poate sbura timp de un an dela data emisiunii acestuia.

Verificarea se impune dela sine când ştim prea bine rolul de seamă ce-l joacă factorii enumăraţi mai sus asupra întregului organism omenesc.

Revizuirea medicală a sburătorilor se constată printr'un riguros examen al tuturor aparatelor şi organelor.

Se verifică starea cordului şi a vaselor prin ascultare, luarea pulsului înainte şi după efort, măsurarea tensiunei arteriale, examene care vor dovedi buna sau reaua funcţionare a sistemului ciculator, atât de greu încercat în sbor, când trebuie să colaboreze printr'un ritm mai rapid la acţiunea mai amplă a plămânilor şi când în viraje sau resurse după picaje, supus acţiunei forţelor de gravitaţie şi centrifugă, poate duce până la pierderea cunoştinţei, din cauza împingerii sângelui spre extremităţi.

Se controlează buna funcţionare a plămânilor, examen completat la nevoie cu radioscopia pulmonară, luarea capacităţii pulmonare şi a forţei de expiraţie, atât de necesară când ştim că numai pulmonii a căror amplitudine este normală pot prin mărirea acestuia să aducă în organism oxigenul fără de care nu putem trăi, oxigen a cărui tensiune scade la înălţime odată cu presiunea aerului.

Se examinează apoi splina, ficatul, rinichii, stomacul şi intestinele, starea musculaturii abdominale care va trebui să fie bine desvoltată, pentru a împiedica: dilatarea gazelor intestinale,

ROMÂNIA

MINISTERUL AERULUI ŞI MARINEI

INSTITUTUL CENTRAL MEDICAL DE CERCETĂRI PSIHOFIZICE ŞI FIZIOLOGICE

FOTOGRAFIA

Faţa

FIŞA MEDICALĂ Nr. .... CONFIDENŢIAL

Ocupaţiunea: .... Antecedente: ....

Data naşterii: ....

Talia: ....

Perimetrul toracic: ....

Greutatea: .... Data învestiției: ....

APARATUL RESPIRATOR. Starea generală a plămânilor şi pleurei .... Volumul aerului expirat: .... litri. Forţa expiratoare: .... c. m. Hg. Timpul de apnee voluntară ...., Examen radiologic ....

APARATUL CIRCULATOR. Starea generală a inimii şi a vaselor mari .... Pulsul culcat ...., pulsul în picioare .... Eficienţa cardiacă .... Tensiunea arterială maximă ...., tensiunea arterială minimă ...., tensiunea arterială medie .... (cu aparat ....). Examen radiologic ....

NAS. .... Examen clinic ....

GÂT. .... Examen clinic ....

URECHI. .... Examen clinic .... Acuitatea auditivă: Urechea dr. ...., urechea stg. ....

APARATUL DIGESTIV. Examen clinic .... Examen biochimic .... Examen radiologic ....

APARATUL URO-GENITAL. Examen clinic .... Examen biochimic .... Examen radiologic ....

SISTEMUL NERVOS CENTRAL ŞI PERIFERIC. Examen clinic .... Reflexele pupilare .... reflexele .... tremurături ...., echilibru pe un picior .... simţul muscular ...., romanis ....

OCHI ŞI VEDERE. Examen clinic ...., acuitatea vizuală O. S. .... O. D. ...., Simţul cromatic .... câmpul vizual ...., pragul luminos ....

REACŢII PSIHOMOTORII. Emotivitatea ...., reacţii simple auditive ...., reacţii simple vizuale ...., reacţii simple tactile ...., reacţii discriptive .... Atenţia distributivă .... Memoria vizuală ....

MALADII GENERALE. Examen clinic .... Examen de laborator. Buletin Nr. ....

CONCLUZII: ....

ŞEFUL INSTITUTULUI CENTRAL MEDICAL.

C. [illegible] — M. O., Imprimeria Naţională — [illegible]



Calm, stăpânire de sine, atenţie încordată, reflexe perfecte, iată calităţile psihice care se cer unor buni sburători. (P. K.)

fenomen ce are loc la înălţime (din cauza scăderii presiunei exterioare) şi îngrămădirea sângelui în vasele abdominale în limpul resurselor, fenomen datorit forţei centrifuge.

Se verifică cu seriozitate nasul, gura şi urechile, organe ce sunt foarte importante în sbor:

— Nasul prin rolul său prim în actul respirator, trebuind să fie liber, pentru a lăsa aerul uşor să treacă, şi prin cavităţile sale anexe, sinusurile, pline de aer, cu care trebuie să comunice în permanenţă, pentru egalarea presiunii la înălţime.

— Gura prin starea gingiilor, a danturei, care la înălţime, dacă nu este bună, plesneşte, din cauza frigului, a amigdalelor, care pot duce, dacă nu se iau măsuri, la boli incompatibile cu prilejul (gastrite, colite, nefrite, etc.).

— Urechile prin dubla funcţiune de organ al auzului şi echilibrului, fără de care nu se poate sbura şi pentru al căror control se execută anumite examene: pentru constatarea permeabilităţei conductului auditiv extern, aspectul normal al timpanelor, permeabilitatea conductelor de legătură ureche-faringe (trompele lui Eustaţiu) prin care se face egalarea de presiune între exterior şi urechea medie, în ascensiuni şi coboriri, diferenţele de excitabilitate dintre un labirint şi celălat, etc., examene de al căror bun rezultat este asigurat sborul.

Se examinează ochii, organul de simţ cel mai important al aviatorului, întrucât este singurul organ care în lupta aeriană, sborul acrobatic, sborul fără vizibilitate, permite a da o idee obiectivă şi corectă asupra poziţiei avionului în spaţiu, prin controlul aparatelor de bord, înlăturând astfel falsele impresii de mişcare şi poziţie ce nasc firesc.

Controlul acuităţii vizuale, întinderea câmpului vizual, distingerea culorilor, simţul stereoscopic, vedere în profunzime, starea conjuctivelor, a pleoapelor, a motilităţii globilor sunt tot atâtea probe eliminatorii.

Se mai cercetează integritatea funcţională a sistemului nervos central şi periferic prin metode clinice.

Toate aceste examene la nevoie pot fi completate cu cercetări complimentare:

— Pentru cord — ortodiagrame — electrocardiagrame, care stabilesc cu precizie orice tulburare organică sau funcţională a cordului.

— Pentru cercetarea arderilor în organism, strâns legate de funcţionarea glandelor cu secreţie internă, examenul metabolismului bazal.

— Pentru cercetarea sistemului vegetativ, anumite probe farmacodinamice şi mecanice.

— Pentru tulburările de adaptabilitate ale organismului uman la diverse altitudini şi concentraţii de oxigen, examene în camera de hipopresiune.

— Pentru precizarea de diagnostic examene de laborator: chimie, bacteriologie, hematologie, serologie, parazitologie.

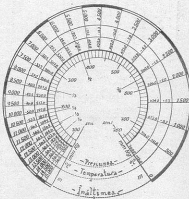
Decizia va trebui să fie perfect obiectivă, astfel ca să nu se lase nici un fel de suspiciune la darea acesteia.

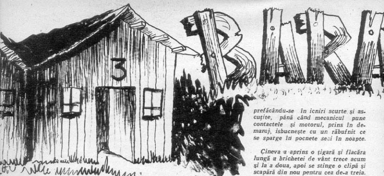
Dacă în răsboiul actual gloria şi-a întins aripile peste mica dar brava noastră aviaţie, aceasta se datoreşte şi condiţiilor de selecţionare şi verificare executate în condiţiuni optime la Institutul Central Medical Aeronautic.

Odată primit, viitorul sburător va trebui să ştie a renunţa la excese şi anumite plăceri, ştiind că sborul oboseşte şi vatămă organismul, care are nevoie de viaţă în aer liber, exerciţii fizice, repaus şi o anumită higienă alimentară.

Astăzi când aviaţia este una din armele principale şi când desvoltarea îşi capătă un mers gigantic care se va întinde şi în timp de pace, va trebui să găsească tineretul format trupeşte şi sufleteşte, pregătire care trebuie să se întindă până în clasele primare, îmbrăcând aspectul unei adevărate mobilizări psihofizice.

Medic Cpt. Dr.
STOENESCU N. ALEXANDRU
din S. S. A. Serv. Sanitar





ÎN crângul scund, care mărginește aerodromul, Baraca 3 se află pe aleea principală care duce spre teren. Barăcile celelalte sunt risipite printre tufișurile tăiate de poteci bătute cu nisip, mascate de crengi și verdeață și ascunse de ori ce vedere.

In ușa barăcii de scânduri se aud mai întâi câteva bătăi sfioase și apoi glasul plantonului:

„Don Locot'nent!

„Mda...

„E două jum'ate".

Prin fereastră, luna aruncă raze printr'un ochiu de geam, ca printr'o lanternă, și echipajul se trezește, aproape gata îmbrăcat.

Trebuesc doar tunicile și combinezoanele de sbor care așteaptă în cuier.

S'au îmbrăcat repede, pe tăcute, știind fiecare treaba la care trebue să pornească, iar în cameră mișcările se fac lin, fără sgomot, cu gesturi precise ca ale unor orbi, cari fac mișcările automat.

Acum sunt toți gata.

Lucrurile sunt orânduite, bagajele închise — și au rămas doar paturile de campanie în seama soldatului:

„Să ai grije de-ale...

„Da, Don Locot'nent".

Ușa se deschide și se închide apoi repede, iar soldatul tresare singur în prag:

„...să trăiți, Don Locot'nent".

Pe alee, afară, pașii scârțăesc grăbit pe nisipul amestecat cu pietriș și umbrele se șterg, după tufișuri, spre marginea terenului scăldat de lună.

Sub dunga neagră a crângului avioanele stau ascunse sub frunzar, acoperite cu crengi, iar în dreapta șirului — scos de mecanici la cale — așteaptă avionul lor, care sticlește singur sub lună.

Siluetele mecanicilor apar în noapte ca trei umbre.

Pe nisipul galben al aerodromului iarba rară de stepă pune pete negre și cerul nopții par'că este închis sub un clopot rece de sticlă. Ceilalți se mișcă și ei tăcuți lângă avion și umbrele li se amestecă în umbra neagră a planurilor, proectate ca o pată pe pământ.

Acum sunt toți laolaltă.

Șeful echipajului privește cronometrul-brățară ale cărui ace cu lumina fosforului moartă, se zăresc palide pe cadran.

Este trei ceasul.

Ofițerul ridică un braț în sus și face semn ca și cum ar învârti o morișcă. Manivela de pornirea motoarelor intră în funcțiune cu sughițuri prelungi și apoi din ce în ce mai dese, prefăcându-se în icniri scurte și ascuțite, până când mecanicul pune contactele și motorul, prins în demaraj, isbucnește cu un răbufnit ce se sparge în pocnete seci în noapte.

Cineva a aprins o țigară și flacăra lungă a brichetei de vânt trece acum și la a doua, apoi se stinge o clipă și scapără din nou pentru cea de-a treia.

Nu e bine să aprindă trei...

Departe, dunga alburie a zării începe să se deslușiască peste stepă și luna și-a albit fața.

Din carlinga avionului, mecanicul a coborât cu mișcări încete și se lasă să lunece pe dunga lucie a planului: țigările s'au stins și echipajul urcă la rândul lui.

Motorul își îngână cântecul rotund și după un răstimp avionul își scutură aripioarele și planurile mobile ale ampenajului, iar în spate, sus, țeava mitralierei se ridică spre cer ca un deget prelung. Umbra înaltă a mecanicului se strecoară acum în față, alături de motor care începe să-și intețească răsuflarea plămânilor de oțel până când se preface în muget ce răscolește văsduhul încremenit al nopții.

O clipă de atenție — și mâna lungă ce pare că se deșiră în noapte, face semnul de înțelegere al mersului în ordine. Motorul a tăcut, încetinit din manete, iar din carlingă brațele pilotului se desprind ca brațele unui semafor care se lasă în laturi, pe când saboții roților se desfac trași de sub planuri.

In tăcerea care s'a lăsat, văsduhul a încremenit par'că din nou, iar mâneca de vânt spânzură nemișcată, ca o aripă de pasăre moartă. In fața avionului, la câțiva pași, umbra mecanicului se deșiră pe pământ cu brațele paralele, ridicate în aer, și întorcându-le către largul zării, le întinde în direcție drept înainte, pentru decolare fără vânt.

In urma avionului crește furtuna





de Const. Argeşanu

de nisip şi peste dunga prafului galben, ca peste un pod uriaş de nor, se ridică de partea cealaltă — proectat în alburiul zării — avionul ca un bondar negru, spânzurat de cer.

Luna este albă ca o tolă mată de aluminiu.

In crângul scund, înviorat de viaţă, baraca de scânduri aşteaptă cu ferestrele deschise în lumina soarelui.

Paturile albe stau acum curate şi aliniate, iar deasupra lor, prinse în pineze, zâmbesc fotografii cu zulufi blonzi, sau privesc îngândurate capete brune.

Pe măsuţa pliabilă din mijloc, plantonul a pus flori albastre şi galbene, de crâng, într'o cutie de conserve cu etichetă roşie, şi apoi şi-a aşternut pătura în spatele barăcii, pe salteaua de frunze arcuită de crengi proaspete.

Baraca a rămas singură toată ziua.

Târziu, în după-amiază, a venit un ofiţer îngândurat — poate comandantul de escadrilă — cu un sergent având cutia de ştampile şi ceară roşie.

Paturile de campanie au fost strânse frumos şi geamantanele legate cu sfoară ştampilată au fost duse undeva, iar baraca a rămas goală, privind mirată prin ferestrele deschise.

Seara au apărut alte paturi de campanie şi alte geamantane.

In lumina galbenă a lămpii spânzurate deasupra mesei sclipesc, deasupra paturilor noui, alte fotografii care zâmbesc acum şi ele tot aşa frumos cum zâmbeau cele care au plecat.

. . . .

Plantonul şade tăcut în pragul barăcii, având privirea departe şi mâinile rezemate cuminte pe genunchi.

In crângul scund aleele au amuţit de mult şi deasupra, peste dunga crângului, frunzele copacilor se scaldă în apa lunii.

Când o fi luna deasupra arţarului celui înalt se ştie că a trecut de miezul nopţii.

Şi ceasurile trec, iar baraca doarme acum tăcut ca şi în celelalte nopţi.

Departe, apele cerului încep să-şi limpezească albastrul şi pe aleea cea mare, către aerodrom, umbrele mecanicilor se strecoară spre şirul avioanelor, dintre cari s'a desprins unul şi aşteaptă cu faţa către răsărit.

Trec mecanicii şi luna trece dincolo de arţar.

In uşa barăcii de scânduri au răsunat trei bătăi sfioase:

„Don Locot'nent...

„Da!

„E ceasul două jum'tate...

„...mulţumesc... ştiu!"



Un haiduc al cerului

IN iarna trecută rămăsese la Rostov, ca să țină frontul oriental de sud, un grup mixt sub comanda Cpt. C-dorului N. Iosifescu, asistat de Cpt. Ștefănescu D-tru, dela bombardament și de Cpt. Al. Șerbănescu dela vânătoare.

Zi de zi, de câteva ori pe zi, sburătorii acestui grup ieșeau la luptă pe viață și pe moarte, cu puhoaiele de coloane bolșevice care se tălăzuiau spre zidurile Europei... Atacurile lor pe ceață, atacuri în care Heinkelele Grupului Iosifescu și Me-urile Cpt. Șerbănescu coborau la 10 și 5 m. să curețe cu grebla lor de foc, coloane de tancuri sau de trupe sovietice, atacurile acestea înverșunate și care nu cunoșteau margini de prudență au încununat cu o glorie nouă pe sburătorii acestui Grup mixt. Iar unul din animatorii lui a fost proaspătul cavaler al Ordinului Mihai Viteazul, Cpt. av. Al. Șerbănescu.

Șarjă de Me-uri

Când îmi povesteau heinkeliștii minunata lor rezistență, lupta aceia de berbece roman cu zidurile compacte ale năvalei sovietice, li se încălzeau ochii de orgoliu, de mândră suferință, de amintiri care dospesc în sufletul lor mare ca mărgeanul. Astfel am înțeles că nimic nu face mai mult legătura dela om la om decât asaltul comun asupra morții, cu entuziasmul acela masiv, colectiv, strâns, care a fost atât de dens încât a stat mereu în clocot, topind astfel gerul năprasnic din iarna trecută, gerul acela care încerca să cuprindă și inimile bravilor luptători. Așa s'au legat prietenii mari între vânătorii și bombardierii Grupului care operase la Rostov.

— „Am rezistat fără să simțim gerul sau moartea", spune unul dela bombardament.

— „Noi constituiam barajul care trebuia să isbească valul bolșevic, să-l spargă, iar pentru onoarea noastră, viața nu înseamnă nimic" adaugă altul dela vânătoare.

— „Băeții dela vânătoare au făcut lucruri extraordinare", spunea Cpt. C-dorul Iosifescu. „N'am să-l pot uita pe Cpt. Șerbănescu care nu mai stătea locului și era de o activitate neostenită. Dar atacurile lui la sol? Cum da cu ochii de o coloană, de vreo mașină, de un grup de bolșevici, se repezea pe ei ca un erete. Șerbănescu este un băiat excepțional".

Intr'adevăr, numai în scurtul timp în care a lucrat în acest sector al Rostovului, a numărat aproape 30 atacuri date la mică înălțime, cu armele de bord, atacuri soldate cu succese concrete. Să nu uităm că misiunile acestea sunt cele mai delicate pentru vânători.

Cpt. Șerbănescu avea stilul său personal de a ataca obiectivele terestre în mișcare: se repezia direct, fără menajamente, săgeată, pe șosele și le mătura cu mitralierele și tunurile de bord. Cerul devenise pentru el o imensă cadă în aerul căreia pilotul acesta năstrușnic se îmbăia, se hârjonia, stropia, stropia cu foc în orice găsia inamic pe drumurile și câmpurile frontului.

Stilul său este stilul călărețului care se saltă în șea și șarjează, săgetând cu privirile lui de oțel cald, până când le simte pe talpa înspăimântatelor figuri ale bolșevicilor, surprinși de ochiul de șoim al sburătorului român; abia atunci degajează ca un vătrai fantastic care a ridicat zeci de vieți.

Bâlciul aerian dela Kuibișev

Cpt. Șerbănescu este un bărbat bine legat în frânghiile mușchilor săi de atlet, de o sprinteneală spirituală care-i caracterizează foarte bine temperamentul său viu, activ, temperamentul lui de bătăuș al aerului.

Când îți răsare în față, îți concentrează atenția instantaneu pe fruntea lui largă și înaltă, de parcă sprijină tot cerul pe ea. Iar ochii săi de culoare metalică, ochi care scapără, se aprind, sfredelesc când prada le impresionează retina, — au în ei atâta veselie și atâta duioșie, că nu poți spune dacă sunt ochi de pradă sau de visător...; dincolo de ei stă de veghe o inteligență fină și un suflet de elită.

In aer, complexul acesta suplu de inteligenţă, sensibilitate şi voinţă trebuie să reacţioneze exact ca pe stradă, bunăoară. Treceam pe unul din marile bulevarde când l-am simţit, în toiul unei discuţii destul de animate, tresărindu-i celula fotoelectrică din ochi... Trecuse o gâză, o femee? Numai sensibilitatea aceasta excesivă i-a salvat viaţa, pe Mius, în atacul dela Kuibişev, unde cele zece avioane conduse de dânsul au angajat lupte, pe un cer negru de avioane sovietice, cu peste... 200 dintr'acestea.

In sector, faptul s'a petrecut recent, în August, ruşii au încercat să străpungă frontul, întrebuinţând aceiaş tactică a loviturii de baros, cu concentrare masivă de bombardament aerian şi de artilerie, înainte de a fi pusă în mişcare massa de manevră a blindatelor lor.

Când formaţia de Me-uri a Cpt. Şerbănescu a apărut pe cerul acestei mari bătălii, ochii celor zece sburători români nu ştiau unde să se îndrepte mai întâiu. Pentru o clipă au avut impresia că nu mai sunt pe front şi că au fost invitaţi la un meeting... Toată industria de modele sovietice, proprii sau importate era reprezentată pe cerul dela Kuibişev: erau I. L. 2, erau Boston, Lagg-uri, Migg-uri, Spitfire şi Air Cobra. In hărmălaia aceasta de bâlciu aerian, vânătorii români s'au năpustit înainte de a fi terminat numărătoarea inamicului, fiind obligaţi să facă cele mai năstruşnice acrobaţii, ca să nu se isbească în viesparul acesta de vreunul din avioanele sovietice care roiau ca muştele. Luptau şi degajau scurt, strâns, cu o atenţie extraordinară şi o sensibilitate împrăştiată peste tot ca să nu se lase prinşi din coadă sau planuri, vânătorii Cpt. Şerbănescu cari, deşi copleşiţi de cantitatea sdrobitoare a inamicului, s'au întors fără pierderi la baza lor.



Alături de Lt.-C-dorul Galeno Francisc, şeful unui eroic grup de „Stukas", Cpt. Şerbănescu raportează Comandantului Corpului Aerian Român „cum a fost". (foto S. M. P. — Radovici).

Cu 30 de bolşevici în coadă

In cele 70 lupte aeriene pe care le-a susţinut, în care a repurtat 27 victorii aeriene, acest bătăuş al cerului s'a repezit la bătaie, fără să-şi fi pus altă ipoteză decât cum să-şi doboare vânatul. Om de iniţiativă promptă, nu de reflexiune lungă, el nu se gândeşte — când atacă — cum să ocolească riscurile. Inaintea lui nu vede decât vânatul care trebuie să cadă, trebuie...

La Barwencowo, bunăoară, între Slaviansk şi Pavlograd, bolşevicii încercau să distrugă comunicaţiile ferate, la 6 August, Cpt. Şerbănescu a fost chemat la telefon de d. General Comandant:

— „Şerbănescule, trimite o patrulă imediat, să facă protecţia căii ferate..."

— „Domnule General, plec chiar eu, să trăiţi!"

Intr'o clipă a fost în aer, cu Slt. Milu Ion, Slt. Naghirneac şi Adj. rez. Lungulescu. Sburau pe o vizibilitate mizerabilă, nu vedeau decât la verticală în pâcla aceia de asfinţit în care navigau. Abia ajunşi deasupra Barwencovei, au şi dat peste 15 I. L. de asalt care tocmai îşi delestau bombele fără noimă, acoperite de vreo 6 vânători roşii.

— „De data aceasta aveam soarele în spate şi am atacat imediat", îmi povesteşte Cpt. Şerbănescu. „Un I. L. 2 cade într'o pădure. Milu sdrobeşte planul altuia care s'a angajat spre o viroagă şi ne-am avântat după alte două care o luaseră la sănătoasa. Am mai lovit un I. L. 2 şi l-am obligat să aterizeze în liniile noastre, iar trofeul acesta a fost expus o zi jumătate la K".

Prins în bucuria aceia virilă a luptei, ochii vânătorului român se înfipseseră adânc în trupul altui avion duşman şi simţurile toate îi erau angajate în această urmărire. De-acum nu-l mai interesa nimic, nici ce se petrecea în urma lui... Şi nu erau decât 30 de vânători bolşevici!

— „Feriţi-vă, Domnule Căpitan, vă cade vânătoarea în cap!" l-au avertizat Lungulescu şi Naghirneac şi s'au repezit în calea celor 30 de avioane care se prăvăliau peste Cpt. Şerbănescu în pachete de câte şase...

— „Dacă nu eraţi voi, să mă ţineţi dela mână..." le spunea, jos la teren, căpitanul, salvatorilor săi, cu zâmbetul lui răcoros şi senin, strângându-le mâna frăţeşte.

Iar fiindcă îndepărtase atacul inamic de gara şi calea ferată, realizând astfel magistral misiunea ordonată, general' ' Pflugbeil a venit personal şi a dorit să-l cunoască pe cel care a condus lupta aşa de bine, pe cer, ca să dea astfel libertate de acţiune trupelor terestre.

1 alb şi 18 alb

Temperamentul lor ofensiv şi curajul care-i caracterizează, a provocat o adevărată vânătoare de recorduri .. pe cerul dela Mius, care, pentru ei doi, ca şi pentru toţi bravii lor camarazi din flotilă, a devenit o moşie foarte agreabilă. Scorul acestui stimulator match a luat aspecte variabile ca la un circuit al Franţei, tricoul galben trecând dela Şerbănescu la Bâzu, la cele 18 victorii ale acestuia, pentru ca primul să şi-l recucerească şi să-l poarte cu autoritate, urcând rapid dela 15 la cele 27 avioane doborîte, într'un timp scurt. Matchul este şi rămâne deschis şi tricoul galben poate trece mai de-



Iarna trecută... Pe planul avionului său, cu Lt. av. Protopopescu...
(S. M. P. — Stere Petr



nescu povesteşte cum a doborît două avioane duşmane (S. M. P. — Radovici)



Cpt. Şerbănescu alături de un glorios camarad de luptă Lt. Greceanu (S. M. P. — Radovici)



parte celuilalt, după cum poate, tot atât de bine trece altora din admirabilii sburători ai Grupurilor comandate de Cpt. Ignat şi Dan Scurtu, ei înşişi sburători, comandanţi şi camarazi de elită.

Trupele germane care luptă în sectorul unde activează aerian vânătoarea noastră, trupele din linia I, cunosc şi povestesc lucruri minunate despre „1 alb" şi „18 alb".

Amândouă sunt două avioane care şi-au încheiat cariera, glorios, rănite greu, salvându-şi însă piloţii; primul pe Cpt. Şerbănescu, aterizat forţat la a 17-a victorie, pe o margine de păşune, celălalt pe Cpt. Bâzu Cantacuzino, pe care l-a adus într'un picaj lung, cu o trenă de lumină, după cele două victorii obţinute în luptă cu 11 avioane inamice, depunându-l sănătos în tranşeele germane.

— Când sunt „unu alb" şi „optsprezece alb" în sector, e bine.

Este un omagiu cinstit şi frumos al frontului terestru, pentru sburătorii noştri.

Patru într'o zi

La 18 Iulie, Cpt. Şerbănescu a doborât, în cele două lupte aeriene angajate, 4 avioane duşmane. Ruşii încercau să spargă frontul între Kuibişev şi Mateevka.

Patrula Cpt. Şerbănescu, Lt. Greceanu, Adj. Mucenica, Adj. Chirvăsuţă, când a apărut la 3000 m. în sector, a intrat într'o uriaşă fumăraie, o claie de întuneric pe cer, prin care apăreau şi dispăreau licuricii armelor de bord depe avioanele sovietice de asalt, protejate de aproape 30 vânători.

— „Am atacat cu Mucenica I. L. 2-urile, ceilalţi angajând lupta cu vânătoarea. In timpul acesta pe cer se formaseră mai multe hore de avioane, cercuri de 10-15 avioane care se învârtiau, atacau la sol şi-şi făceau astfel şi protecţia reciprocă. Peste tot, — de jur împrejur — fum şi praf înalt până la noi. Ne-a mers însă bine fiindcă Greceanu a doborît două, am doborît şi eu unul de vânătoare. Mucenica doborîse un Boston, iar eu două de asalt".

— „...şi al patrulea?"

— „...în eşirea următoare, când am mai doborît un vânător".

Ziua fusese glorioasă pentru aripile româneşti; 17 avioane sovietice doborîte şi aduse jertfă Sfântului Ilie, patronul aviaţiei care-şi aniversa onomastica peste 48 ore..,

Pe viaţă şi pe moarte

De obiceiu ruşii atacă de 2-3 ori, pe urmă, dacă simt plumbii pe lângă ei, fug. Intr'o zi Cpt. Şerbănescu a dat însă peste unul cu care a avut mai mult de furcă decât de obiceiu.

Cpt. Şerbănescu era în vânătoare liberă cu Milu şi patrulau pe Doneţ. Din interiorul frontului bolşevic au apărut 12 avioane de vânătoare pe două etaje.

— „Ii lăsăm să vie ei la noi, Domnule Căpitan, sau..."

— „Nu, mergem noi peste ei".

Vânătorii ruşi au văzut atacul român şi au atacat şi ei. Avionul vizat de Cpt. Şerbănescu a pus în plin şi două aparate se atacau astfel din faţă, cu furie, cu tendinţa de a trece unul prin altul. Au tras amândoi odată şi au trecut ca două fulgere unul pe lângă celălalt. Slt. Milu, care atacase prin etajul de sus, picase şi se amestecase în roiul celor 8 de jos, dând astfel libertate de manevră comandantului său.

Cpt. Şerbănescu s'a răsturnat şi, picând, i-a tras o rafală continuă rusului, rupându-i o bucată de plan, fără ca adversarul să iasă din luptă. Lupta era strânsă şi, la un moment dat, vânătorul bolşevic se afla deasupra, înclinând când pe o parte, când pe cealaltă, căutându-şi adversarul, neştiind pe unde putea fi atacat. In această clipă de sfârşit de viaţă, vânătorul român venia burghiu, pitindu-se, ca'ntr'un joc „de-a v'aţi ascunselea", şi a deschis focul dela 50 m. Avionul sovietic a luat foc, pilotul a largat cabina, dar în clipa în care se pregătea să sară, avionul a făcut explozie, svârlind frânturi din el prin roiul celorlalte avioane bolşevice care erau ţinute în şah de Milu. Apoi au fugit mai toate, după ce Milu şi-a îndeplinit şi el datoria doborînd încă unul din cele rămase. Vânătorii români şi-au apropiat planurile şi au venit astfel acasă, de braţ...

Haiduc cu suflet de cicoare

Fire bătăioasă, pasionat de luptă aeriană ca de o trântă bărbătească, haiducul acesta de sburător are un suflet cald şi fraged ca de cicoare. Fiindcă într'una din zile, nu de mult, când se afla cu camarazii săi de escadrilă în plină masă de recepţie a actorilor trimişi de M. St. M., pe front, să ducă ostaşilor cântece, dans şi veselie, un ordin telefonic i-a cerut o celulă pentru o patrulare. Atunci Cpt. Şerbănescu şi-a luat casca de sbor şi, ca şi cum s'ar fi dus numai pe prispa casei să vadă dacă vremuieşte a ploaie, s'a adresat invitaţilor săi:

— „Mă'ntorc îndată, mă duc să vă aduc vânat proaspăt..."

După un ceas, Cpt. Alexandru Şerbănescu, cu fruntea lui înaltă şi ochii dogorind de tensiunea încă nedomolită a luptei, s'a întors cu o victorie nouă pe care a depus-o omagial, ca pe un buchet de flori, la picioarele frumoaselor fete din echipa de teatru a M. St. M.-ului.

— Aşa mulţumeşte escadrila mea, pentru voia bună pe care ne-aţi adus-o cu zâmbetul şi talentul Dvs.

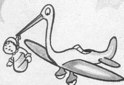
Haiducul îşi scosese cuşma lui de sbor, cum îşi scoteau cavalerii medievali armura de luptă, şi a rămas numai suflet, cald, prietenos şi vesel, vesel ca o bărdacă de vin roş.

ION BĂLEANU



Glume Aerodinamice

de ... 43.-



Barza aduce aviatorului un moştenitor ......



-Asta-i invenţia lui Tase! Chiar de-l lasă benzina, el tot în aer rămâne!!!....



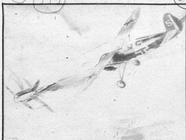
-Dar ce-i cu tine Leanto, de plângi aşa ???
-Inchipueşte-ţi dragă! Jorj... aviatorul... a sburat !!!....



Briculescu A.
1942.

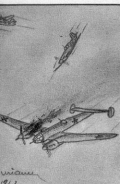
Briculescu Anul
elev cl. VI

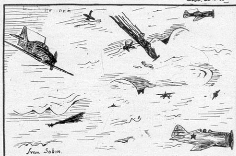




Romulus Voinescu
elev. clasa VII

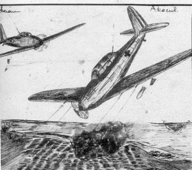
Ivan Sabin
elev. clasa IV

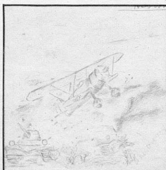


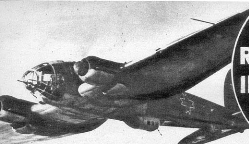


Burianu Petru
elev. clasa VII

Nestorescu elev. cl. VII







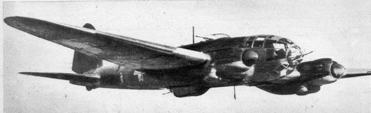
AVIAȚIA ROMÂNĂ IN RĂZBOIUL ANTICOMUNIST

S'AU împlinit doi ani de când „Conducătorul" națiunei române, Mareșalul Antonescu, a adresat poporului și armatei vibranța sa proclamație, chemându-i la luptă — alături de camarazii germani — pentru apărarea valorilor eterne ale unei civilizații primejduită a pieri sub avalanșa brutală a hoardelor sovietice. „Mi-am impus datoria — spunea Mareșalul — de a readuce Patriei pământurile strămoșești ale Basarabiei și Bucovinei și de a apăra prin aceasta întregul continent împotriva barbariei sovietice..."

Răspunzând chemării Conducătorului, națiunea română a întreprins lupta inegală împotriva acelui puternic inamic care, de curând, își înfipse nu au economisit eforturile și sacrificiile lor în acest războí anticomunist, denumit de ei „războí sfânt". Mulțumită avântului acestor trupe atât de curagioase, eliberarea Basarabiei n'a durat prea mult: la 29 Iulie s'a ajuns la gura Nistrului, după ce întreaga regiune a fost curățată de bolșevici. Lupta a continuat, susținută și neîndurată, iar după marșul victorios dealungul malurilor Mărei Negre și strânsa acțiune a forțelor aliate românogermane, căzu și marele oraș Odesa, cel mai important port al acestei Mări.

Doi ani de lupte, de sacrificii eroice, de hotărîre nestrămutată de a dobori inamicul fioros al civilizației creștine, au făcut ca România să cunoască și să treacă peste toate lipsurile, tristețile, durerile și suferințele inerente unei lupte atât de lungi și de inverșunate; dar în acelaș timp a cunoscut frumusețea eroismului, a muncii disciplinate, a patriotismului și a voinței de a triumfa, vădind calitățile acestui popor căruia nu-i lipsiseră decât conducătorii capabili de a canaliza și de a conduce nețărmuritul potențial de energii latente ce zăceau într'însul.

Printre măreții luptători ai Armatei Române trebue să desprindem — fără ca aceasta să însemne în ochii noștri o micșorare a meritelor celorlalți — pe *luptătorii aerului;* și aceasta pentrucă nicăieri spiritul individului nu vibrează cu mai mare tensiune decât în luptele ce se dau în înălțimile văzduhului, singur cu Dumnezeu și cu propria conștiință a sburătorului. Nu există altă împrejurare în viața omului în care să se pună în joc mai mult suflet decât în aceste lupte fulgerătoare, tenace și neîndurătoare, care trebue înfruntate cu o sforțare continuă și viguroasă, măsurând clipele în zecimi de secunde care pot fi hotărîtoare de viață sau de moarte. In acest soiu de lupte au dovedit aviatorii români curajul lor eroic, impunându-se din primul moment adversarilor și dominând



ghiarele sale sângeroase în provinciile subjugate, pe care Mareșalul Antonescu încerca să le elibereze de sub jug, ca cel dintâiu act al tragediei care începu să se desfășoare în acele momente solemne.

Luptătorii români și-au îndeplinit cu prisosință misiunea lor: curagioși, plini de abnegație și eroism — alături de camarazii lor germani

mereu spațiul aerian împotriva unei categorice superiorități numerice.

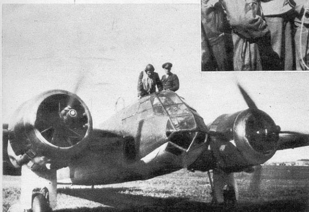
Nenumărate au fost comunicatele oficiale menționând lupte în care piloții români au fost victorioși împotriva formațiunilor roșii de mai multe ori superioare ca număr. Spiritul lor combativ și disprețuirea primejdiei au făcut pe inamic să creadă că avioanele românești

posedau un blindaj excepţional: atât de mare era curajul cu care se aruncau în luptă aviatorii români!

Din infinitatea de cazuri eroice — de care este plin palmaresul escadrilelor române — vom desprinde unul, care vădeşte nu numai elanul sburătorilor români, ci şi spiritul de camaraderie ce domneşte între piloţii diferitelor aviaţii ce luptă strâns unite în cruciada anticomunistă.

Pilotul german Adolf Walter susţinea — pe deasupra Mării Negre, aproape de Constanţa — o luptă înverşunată cu 5 avioane sovietice; doborîse două şi începuse urmărirea celorlalte, când avionul lui fu atins şi incendiat. Sărind cu paraşuta, fu observat de sovietici, care se întoarseră spre a-l mitralia în timp ce cobora... In acel moment, un hidroavion de patrulă pilotat de un locotenent român, dându-şi seama de situaţie, se aruncă — fără preget şi plin de avânt — împotriva laşilor piloţi sovietici, cari, cu toată superioritatea lor numerică, renunţară la luptă şi abandonară prada, care între timp căzuse în mare.





Aparatul român amerisă şi luă la bord pe pilotul german, conducându-l teafăr la baza respectivă şi exprimându-şi astfel recunoştinţa faţă de camaradul care-şi pusese viaţa în primejdie pentru a apăra un port românesc.

In această aniversare a începutului campaniei anticomuniste — continuare a Cruciadei care, timp de trei ani a însângerat pământul Spaniei — trimitem salutul şi urările noastre cele mai călduroase pentru triumful aripilor naţiunei române, care constitue o insulă latină în extremitatea orientală a Europei.

de JACOBO DE ARMIJO
(redactor al ziarului „ARRIBA")



UN FEL ȘEZĂTOARE în MARȘ



săptămână întreagă, printre călărașii colonelului Marcel Olteanu, s'a rotit svonul întoarcerii în țară, acasă. Pentru călărașii ăștia lupta a fost ca o întrecere la clăcile și nunțile lor din Ialomița, dar n'a fost zi dela Dumnezeu să nu-i chinue dorul, dorul. N'a fost zi dela Dumnezeu.

Când s'a precizat că „misiunea noastră este terminată“, călărașii și-au tras, în loc de săbii, fluerele dela brâu și au început a râde în ele și a hori de credeai că te găsești în inima Bărăganului, sărbătoarea, iar nu în Nowo Slobodka, pe Bug. O zi, două, trei, șapte, la fel. A șaptea zi, însă, când colonelul Marcel Olteanu a primit un plic galben, confidențial, călărașii s'au oprit deodată ca pentru odihnă. O clipă. Atât. Ei, călărașii dela Bădărăi, dela Ghiesilowo, dela Kriwoi Oziero, nu se puteau speria, amărî, de contramandarea unui... svon. Nu.

Bineînțeles, la popotă, discuția pune la punct unele nedumeriri, între ofițeri.

— Domnilor, mi s'a cerut părerea asupra chipului cum veți primi ordinul de plecare mai departe. Am răspuns, în locul ofițerilor mei, după cum trebuia să răspund: noi, călărașii, nu știm să ajungem la București, decât mergând înainte...

Colonelul Marcel Olteanu se bucură, ofițerii se bucură.

Călărașii, afară, umplu Nowo Slobodka de cântece, de frământare.

Hura, s'a dat ordin de marș spre răsărit...



Plecarea călărașilor colonelului Marcel Olteanu din Nowo Slobodka este un spectacol frumos, legendar. Coloana călărașilor merge, întreagă, cu spatele la soarele în asfințit, legănându-se pe coburi. Nu se distinge, din pricina soarelui, nici o figură de călăraș. O coloană de siluete.

Locuitorii din Nowo Slobodka sunt în porțile lor sărace, de gâteje. Muți, cei mai bătrâni se descoperă sau rămân cu mâna la obraz a mirare, a părere de rău. Se obișnuiseră cu călărașii, de asta se miră. Hei, și le pare rău, fiindcă inima bună a călărașilor le făcuse viața mai avută, mai adevărată. Bucatele depe câmp, acum, erau ale lor. Da, da. Colhozul, tot al lor. Și călărașii, la împărțeală, fuseseră drepți și darnici. Călărași, nu altceva.

Eșită pe drumul de praf care cotește la stânga, peste dealuri, coloana călărașilor lasă în urmă Nowo Slobodka și se îndreaptă, încet și uriaș, spre Staraja Cantacuzenka.

Un deal, o vale. Alt deal, altă vale. Se înserează, deabinelea. Deasupra coloanei călărașilor înmuguresc stelele. Fiecare călăraș cu steaua lui. Câte stele au căzut, câte stele vor mai cădea. Multe, multe. Dar călărașii merg hotărâți spre Nipru.

In fruntea călărașilor lui, colonelul Marcel Olteanu stă în șea, ca un porumb, drept. După el, maiorii Praporgescu și Marinescu. Nelipsit, ziaristul Brigăzii dă târcoale între maiori și un fruntaș cu termen redus care suflă admirabil într'o muzicuță de gură. Reglementar, căpitanul Irimescu și-a luat locul la escadronul său, pizmuind pe cei care merg alături de colonelul Marcel Olteanu. Are dreptate, dealtfel. Acolo, în frunte, răsună dulce muzicuța fruntașului cu termen redus, se aude gluma când a unuia, când a altuia.

Tare, întors jumătate în șea, colonelul Marcel Olteanu comandă descălicarea și marș cu caii la mână.

Adie un vânt ușor, răcoros. Mersul pe jos este înviorător, mai ales pentru ziaristul Brigăzii. Prin noapte, drumul de praf curge alburiu, estompat. Pare că pe cer, ca într'o apă neagră, drumul de praf pe care merge coloana călărașilor, se reflectă aidoma — dintr'o parte într'alta —







și dă „Calea lui Traian". I se va spune, mâine, când sacrificiul și eroismul călărașilor vor fi măsurate de istorie „Calea călărașilor".

Muzicuța fruntașului cu termen redus înlocuește, cu prisosanță, o orchestră. Tonurile muzicuții evadează cu pietate în imensitatea stepei ucrainiene, se împrăștie ca niște albine de aer și se adună iarăși, undeva într'un ungher al nopții, într'o melodie ialomițeană. Fruntașul cu termen redus suflă în muzicuță și se gândește, probabil, la domnișoara Veronica Mardare, de lângă Foișorul de foc. Ceilalți, colonelul Marcel Olteanu, maiorii Praporgescu și Marinescu și ziaristul Brigăzii îl acompaniază galeș, nostalgic, gândindu-se fiecare la câte cineva drag, depărtat.

Melodia ialomițeană se sfârșește cu un oftat pe care îl scoate, sentimental, fruntașul cu termen redus. Și fiindcă oftatul se ia dela om la om, a oftat și colonelul Marcel Olteanu și maiorii Praporgescu și Marinescu. Ultimul, a oftat ziaristul Brigăzii ca unul ce este însurat, din dragoste numai de un an.

Fără să se bage de seamă, rămân înapoi chilometri după chilometri. Ai putea zice că se mișcă, pe sub picioare, numai drumul de praf. Poate că nu se bagă de seamă, unde povestește colonelul Marcel Olteanu prea duios, prea înflăcărat. Luptele pentru menținerea capului de pod de la Bădărăi, din pădurea Călineasca, vor rămâne legate de călărași, de războiul ăsta sfânt. Acolo, în umezeala pădurii, călărașii lui au arătat că sunt răbdători, de neînvins. Bombardamente nenumărate, nopți îngrozitoare. Au căzut, fără șovăire, călărași după călărași. Călineasca, pădurea morții.

Pasul colonelului Marcel Olteanu zorește din ce în ce mai apăsat, mai iute. Este pasul cu care a călcat și la Bădărăi când spre Moara Domnească, a dus pe călărași după el, cu carabina în mână, printr'un potop de gloanțe, printr'o mlaștină până la gât. Își amintesc de cele ce s'au întâmplat la Bădărăi toți, toți. Și maiorii Praporgescu și Marinescu și fruntașul cu termen redus și ziaristul Brigăzii și, cu siguranță, toată coloana călărașilor.



Posesor al unei lire bine acordate și prieten din naștere cu muzele, maiorul Praporgescu încearcă să ticluiască pentru colonelul Marcel Olteanu, pentru călărași, câteva rime de circumstanță. Incearcă odată, încearcă de două ori. La prima încercare succesul pare să se clatine în fața superiorului, a unui tiz de grad, a muzicei și — mai ales — a presei. Totuși, la a doua încercare lira își făcuse datoria, stimulată de una din muzele cu preferință pentru maiori.

Cald, maiorul Praporgescu recită, înclinându-se — o dedicație — către urechea colonelului Marcel Olteanu, lăutărește:

„Mă, plecarăm dela plug
Ca să ajungem pân' la Bug.
Bugule râu blestemat
Te trecurăm, lung și lat;
Te trecurăm, chip și fel,
Noi și domnul colonel".

— Bravo, bravo. Bébé, ești un poet pe cât de mare, pe atât de anonim. Păi, ce-ai păzit de n'ai compus până în prezent o cronică rimată cu Bădărăii?

Pe marginile drumului de praf greerii fac concurs, între ei. Care, care dintre greeri întoarce mai degrabă ceasul care a stat?

Dar nici colonelul Marcel Olteanu nu se lasă în materie de rime. El își amintește chiar că, pe când era elev de liceu, unele dintre bilețelele lui de culoare roz purtau suveniruri în versuri, destul de apreciate de inima destinatarelor.

Astfel, colonelul Marcel Olteanu recită, la rândul lui, un catren de războinic, în spiritul luptei care se duce:

„Foaie verde de pelin
Iți scriu, mândră, din Kremlin
Cu sângele lui Stalin
Amestecat cu venin".

Aplauzele fac, pe drumul de praf, ca pitpalacii.

Melodii, povestiri, rime și spectatori în coloană: un fel de șezătoare în marș.

Unde este fotograful, unde este fotograful?

— Să vină fotograful.

Dimitriu Petrache, fotograful, se arată oportun cu magneziul și cu aparatul gata. Un pâlpâit orbitor, o țăcănitură metalică. Rotofei și asudat, Dimitriu Petrache, fotograful, se pierdu în noapte, subit, exact cum venise.

O stea, în cădere, desfășoară depe mosorelul ei un fir lung, de ață albă...

*

Un corn de lună iese cu greutate dintre dealuri, spre dimineață. Ca o burniță, din senin, peste coloana călărașilor cade rouă. Șerpuitor, drumul de praf caută, pe pante, cornul de lună.

Mereu în frunte, colonelul Marcel Olteanu duce după el coloana călărașilor, ca pe un râu de copite, peste Bug, spre Nipru. Numai și numai într'acolo: noi, călărașii, nu știm să ajungem la București decât mergând înainte.

Singur, cu gândurile lui, fruntașul cu termen redus spune cu tonuri de muzicuță, către cornul lunii:

„Două nume mi's mai dragi pe lume:
România și Ileana mea".





OBSERVATORUL AERIAN...

(S. M. P.)

Taxa postală plătită în numerar conform aprobării
Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.